FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP

GRAN PREMIO DI FRANCIA La prima giornata di prove libere a Magny-Cours su una pista bagnata. Miglior tempo di Barrichello

Spunta Da Matta, ma la Ferrari non molla

Il presidente Fia Mosley conferma: «Mi dimetto però prima faccio una rivoluzione»

MAGNY-COURS Spunta Cristiano Da Matta in un venerdì che ha avuto ancora meno significato del solito, ma la Ferrari c'è: è di Rubens Barrichello il tempo migliore della giornata, ma l'altro brasiliano della Toyota a sorpresa si toglie lo sfizio di essere per la prima volta nella carriera in testa a una classifica, quella della seconda ora di prove libere del Gp di Francia, e di relegare al terzo posto nientepopodimeno che Michael Schumacher, in coda a Rubino nella prima sessione, solo quinto nella seconda.

Ma la pioggia ha disturbato il test, cadendo durante la prima sessione e lasciando a lungo bagnata la pista nella successiva, e dunque c'è poco da capire, visto che il tempo di Barrichello, 1'15"487 (1'15"518 e 1'15"713 quelli di Da Matta e Schumacher) è ancora più lento della pole position stabilita un anno fa da Ralf Schumacher (che poi vinse la gara davanti al compagno di squadra Juan Pablo Montoya) in 1'15"019 e quindi è di gran lunga migliorabile, visto l'andazzo di stagione.

Un venerdì dunque poco significativo e che semmai dimostra lo strapotere della Ferrari, che ha segnato i suoi tempi in uno dei soli quattro giri che entrambi i piloti hanno girato nella prima ora per andare comunque in vetta alla classifica. Segno che le vetture sono già a posto. Nella successiva prova, le rosse hanno girato ancora pochissimo, 7 volte con Schumi, 5 con Rubens, con le gomme usate e in un momento in cui l'asfalto era ancora molto umido, mentre Da Matta, Trulli che si è piazzato dietro di lui, Davidson che ha fatto il terzo tempo, hanno sfruttato gli ultimi minuti quando ormai la pista si era asciugata. Anonimo Alonso.

Rubens Barrichello

Fernando Alonso

MOSLEY Max Mosley si dimetterà per davvero, senza ripensamenti, in ottobre, ma prima di lasciare la presidenza della Fia farà una rivoluzione, imponendo ai team misure per diminuire una velocità cresciuta «in modo folle in sette anni».

È stato lo stesso presidente uscente, a Magny Cours, a spiegare alla stampa che, qualora non ci fosse un accordo, la Fia varerà misure nel 2005, quali un motore per due gare, un set solo di gomme al sabato e uno alla domenica, nuove norme aerodinamiche, per arrivare al 2006 con un motore V8 da 2400 cc, ma con la possibilità di usare un V10 3000 limitato.

«No, non c'è nulla che potrà farmi ritornare sui miei passi - ha detto Mosley, per poi ironizzare - non sono un "team principal" e dunque non cambio idea ogni minuto. Sono stanco di riunioni senza fine e senza costrutto in cui i responsabili dei team sono attenti ai dettagli e difendono alla morte il loro interesse particolare e non quello generale». Ed ecco la sua «rivoluzione», con la novità assoluta del V8 2400 non già il prossimo anno, scelta che avrebbe creato enormi problemi ai costruttori che stanno già lavorando da tempo al propulsore per il prossimo mondiale con le vecchie regole, ma tra due stagioni.

LUXOTTICA Il gruppo Luxottica di Leonardo Del Vecchio, tramite il marchio Ray-Ban, che dopo l'acquisizione del '99 da tempo è attivo anche sul mercato degli occhiali da vista oltre che da sole, è ufficialmente il nuovo sponsor della scuderia di Formula 1 Bar Honda.

Il logo era già apparso sui caschi di Jenson Button e Takuma Sato e sulle vetture già a Indianapolis, ma Luxottica ha scelto di dare l'annuncio in forma ufficiale in Europa, un mercato in cui è molto fortte, al Gp di Magny Cours.

Michael Schumacher spera di tornare sul podio a Magny-Cours.

Singolare infortunio per l'austriaco a una falange armeggiando con un ventilatore

Klien nei guai per un dito

MAGNY-COURS Klien nei guai per un dito Oltre a Ralf Schumacher (che salterà quasi tutte le gare rimanenti in questo mondiale), c'è stato un altro rischio concreto di defezione tra i piloti titolari.

Un'ipotesi che al momento pare tramontata, quella della sostituzione, eppure solamente all'ultimo momento, si saprà se in Francia Christian Klien sarà regolarmente al volante della sua Jaguar.

L'infortunio che il giovane pilota austriaco ha subito è decisamente singolare; a Barcellona, la scorsa settimana (in occasione dei test collettivi svolti sul tracciato catalano) Klien ha subito l'amputazione dell'ultima falange dell'indice destro armeggiando con un ventilatore.

Il dito, finito tra le pale dell'elettrodomestico mentre il pilota cercava refrigerio, è stato prontamente curato e l'intervento per riattaccare la parte tagliata non ha lasciato danni evidenti.

Tuttavia lo spavento ed il dolore hanno costretto Christian al riposo assoluto per alcuni giorni.

Pilota e scuderia hanno già annunciato la loro regolare presenza a Magny-Cours, in attesa della conferma definitiva.

m.n.m.

DOMENICA 4 Luglio

Gran Premio di Francia

Mondiale piloti	Pt.
1 M. Schumacher (GER)	80
2 R. Barrichello (BRA)	62
3 J. Button (GBR)	44
4 J. Trulli (ITA)	41
5 F. Alonso (SPA)	25
6 J. P. Montoya (COL)	24

Mondiale costruttori	Pt.
1 Ferrari	142
2 Renault	66
3 BAR	58

Circuito di Magny-Cours
Lunghezza: 4,513 km
N° di giri: 67
Distanza totale: 302,371 km

Parigi, Magny-Cours

Estoril, 180°, Nürburgring, Golf, Grande Courbe, Imola, Adelaide, Lycée, Château d'Eau

Velocità (XX), Marcia (X)

ANSA-CENTIMETRI

Era ormai diventato un segreto di Pulcinella il suo lungo stop

Ralf, il grande assente (annunciato)

Rimarrà lontano dalle piste almeno fino a settembre

MAGNY-COURS Ralf Schumacher sarà il grande assente al Gran Premio di Francia. Ma era il segreto di Pulcinella Alla fine ha prevalso il buon senso. Ralf Schumacher guarderà in tivù non solo la corsa di Magny-Cours ma pure quelle in programma sino a fine settembre. Se tutto andrà bene lo rivedremo sulla Williams solo in Giappone e Brasile. Resta incomprensibile l'atteggiamento della Williams che ha coperto sino all'ultimo il segreto di Pulcinella dopo che i media britannici avevano dato per certo con largo anticipo il forfait del tedesco. Che senso avrebbe mandare in pista un pilota ancora dolorante nel fisico e probabilmente segnato nel morale, col rischio di sottoporlo ad ulteriori brutte figure quando a fine stagione toglierà il disturbo?

Schumacher ha sostenuto martedì il definitivo consul- to, in un clinica vicino a Francoforte ed i medici hanno rivelato l'esistenza di due microfratture alla colonna vertebrale, oltre alla già accertata commozione cerebrale. Prognosi: dalle 8 alle 12 settimane di stop.

Ralf Schumacher

L'inevitabile commento è stato affidato a Willi Weber, manager dei fratelli Schumacher: «Non vogliamo commettere l'errore dell'anno scorso quando Ralf tornò in pista troppo presto dopo un serio incidente (nei test Fia a Monza che precedevano il Gp d'Italia ndr). Stavolta vogliamo recuperarlo al cent

A Magny-Cours e Silverstone Ralf sarà rimpiazzato dallo spagnolo Marc Genè, primo collaudatore Williams, già impiegato lo scorso anno a Monza. E' appoggiato dalla Bmw mentre Patrick Head avrebbe preferito l'impiego del brasiliano Pizzonia, secondo collaudatore, ma sempre velocissimo nei test e tra i candidati al ruolo di titolare nel 2005. Una clausola del contratto di Genè lo designa però quale sostituto in caso di assenza di uno dei titolari. Da qui, probabilmente, la scelta di affidarsi all'iberico.

g.p.g

FIA FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP

GRAN PREMIO DI FRANCIA Dopo i «flop» di inizio stagione corre ai ripari presentando il nuovo modello «Mp4-19B» già sulla pista francese

McLaren, pronta la nuova freccia d'argento

I progettisti si sono ispirati alle monoposto della Ferrari e della Renault. Molti ritocchi

Una stretta di mano al volo tra Schumacher e Coulthard.

MAGNY-COURS La McLaren in Francia manderà finalmente in pista la «Mp4-19B». Dopo due progetti tanto estremi quanto disastrosi (la Mp4-18 dell'anno scorso e la diciannove vista finora in questo 2004) la McLaren prova a tornare sè stessa. Per riuscirci si affida ad una monoposto inedita, che si pone a metà strada fra la rivisitazione della «vecchia» ed una concezione nuova. Si chiama Mp4-19B e farà il suo esordio in gara proprio domani sull'asfalto di Magny Cours.

Forse tardi per risollevare le sorti del campionato in corso, un'annata tanto magra che dopo nove Gran premi (ovvero esattamente a metà stagione) concede al team di Ron Dennis solamente 17 punti.

Ma ormai l'obiettivo della squadra d'argento non è più impostare la rincorsa in classifica (Raikkonen e Coul- thard hanno abbandonato da tempo ogni velleità), quanto mostrare una netta inversione di tendenza rispetto alle ultime due stagioni. L'anno scorso Raikkonen contese il titolo a Schumacher fino al- l'ultima gara, è vero, ma, visto l'esito, il 2003 della McLaren viene ricordato soprattutto per il tanto annunciato e subito abortito progetto Mp4-18. Un flop di comunicazione, di organizzazione e, quel che è peggio, un «buco» tecnico, sulla falsariga del quale si sta dipanando il 2004. Alla riscossa, dunque. La `19B' ha una veste aerodinamica fortemente rivista rispetto alla `19' tradizionale; le pance svasate, il cofano motore allungato ed il retroreno di dimensioni più generose sono gli interventi più appariscenti apportati da Nicolas Tombazis, tecnico approdato in McLaren dopo una significativa militanza in Ferrari. Si tratta di novità attinte dalla concorrenza, spunti presi in particolare dalla Ferrari stessa e dalla Renault. Ma l'esigenza primaria è stata favorire il raffreddamento del motore Mercedes, troppo fragile e oltretutto poco potente. Importanti novità le presenterà proprio il propulsore tedesco, che grazie ad un nuovo basamento dovrebbe alleviare i problemi di lubrificazione così evidenti fino ad oggi. Modifiche in questo senso si sono già viste anche in gara. Confortanti i recenti test collettivi svolti a Jerez, dove la Mp4-19B ha ottenuto il miglior tempo con il collaudatore De La Rosa al volante. Nella circostanza hanno provato anche Coulthard e Wurz.

Kimi Raikkonen

Todt fu presentato proprio in Francia Il primo luglio 2004, Jean Todt, fresco direttore generale del gruppo Ferrari Maserati, ha compiuto undici anni alla guida della scuderia più amata del mondo. Il caso vuole che il compleanno cada proprio a Magny Cours, da dove l' 1 luglio 1993 Todt si presentò nella sua prima conferenza stampa in rosso. Da allora son cambiate in maniera incredibile le vicende del Cavallino: i piloti erano Jean Alesi e Gerhard Berger, la Ferrari non vinceva un Gran premio da quasi un anno, settembre '90, avrebbe aspettato un altro anno per tagliare anco ra prima il traguardo, non conquistava il mondiale co- struttori da dieci anni, dal 1983, e quello piloti addirittura da 14, da quando Jody Scheckter trionfò nel 1979. In questi 11 anni, con Todt la Ferrari ha vinto qualcosa come 9 mondiali, 5 tra i costruttori e 4 tra i piloti con Michael Schumacher e tutti di fi- la negli ultimi anni e la bellezza di 72 Gran premi. La squadra conta di festeggiare il compleanno vincendo il 73o Gran premio proprio a Magny-Cours.

Marco M. Nagliati

L'italiano Bruni rischia il taglio: tre candidati per la sostituzione

MAGNY-COURS Il pilota italiano Bruni rischia: in tre pronti a sostituirlo. Non fosse per il clamoroso ma meritato exploit di Jarno Trulli a Montecarlo, gli italiani salirebbero alle cronache della corrente stagione di Formula 1 per la loro assidua frequentazione delle posizioni di coda.

A Indianapolis lo stesso Trulli che aveva compiuto soltanto pochi metri dopo il via in Canada una settimana prima, è partito questa volta da fondo griglia, riuscendo a salvare l'onore italico con uno splendido quarto posto finale.

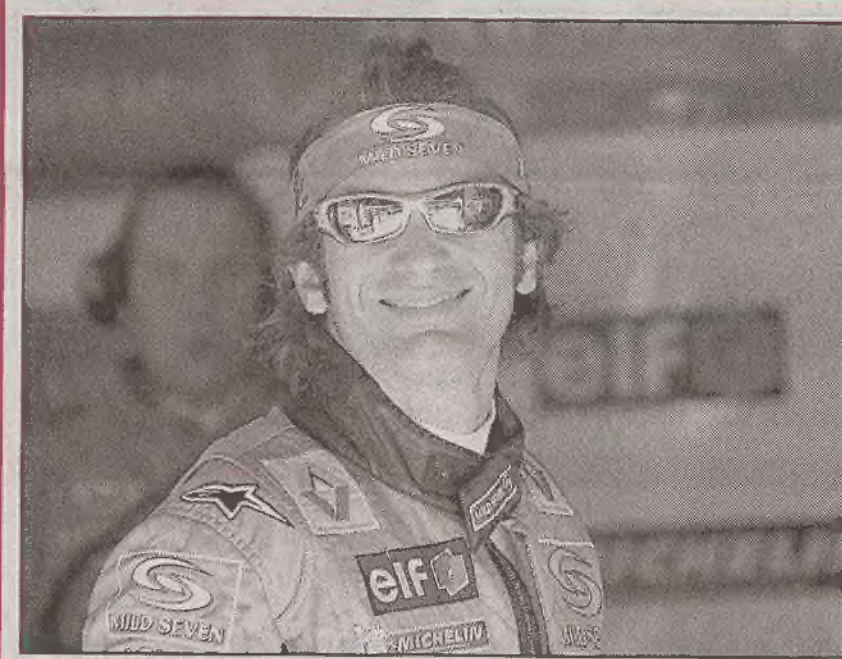
Gianmaria Bruni

Meglio non è andata agli altri tre piloti tricolori: Pantano e Bruni erano fuori causa già alla prima curva mentre anche Fisichella non è riuscito a vedere la bandiera a scacchi. E dopo Pantano, che per problemi legati alle sponsorizzazioni è stato costretto a disertare il Gp del Canada (sostituito dal tedesco Glock, peraltro finito in zona punti), ora nell'occhio del ciclone sembra esserci Gianmaria Bruni, le cui prestazioni sarebbero state giudicate non soddisfacenti e sarebbe prossimo al taglio per far posto al belga Leinders, al ritorno di Kiesa o all'indiano Karthikeyan, recente vincitore della prima gara della Nissan World Series

COLLAUDO Luca Badoer ha collaudato a Fiorano due delle tre vetture che la Scuderia Ferrari Marlboro utilizzerà nel Gran Premio di Francia in programma domenica a Magny Cours.

Il pilota ha completato 13 giri di cui cinque sulla versione corta del tracciato. Il miglior tempo è stato di 58"184.

Entrambe le scuderie sono smaniose di dare battaglia e di migliorare le loro prestazioni nelle corse rimanenti. Le armi di Briatore

Bar e Renault si contendono un posto dietro il Cavallino

Jarno Trulli della Renault.

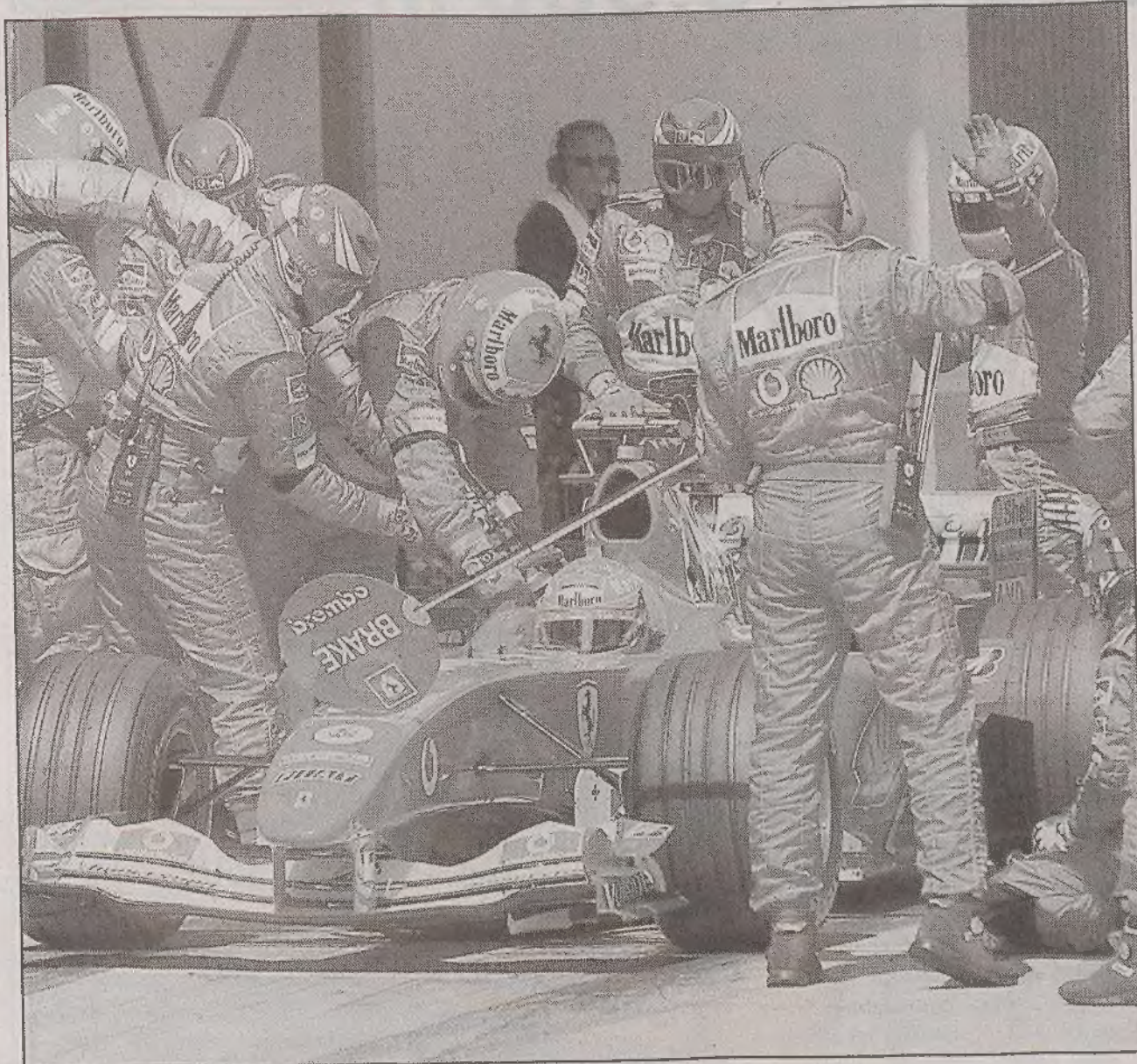
MAGNY-COURS In attesa che McLaren e Williams tornino ai livelli «di competenza» (fra Magny-Cours e Silverstone si vedrà la bontà delle modifiche ap- portate sulle rispettive monoposto) la lotta più accesa alle spalle della Ferrari è sempre animata da Renault e Bar. Le due scuderie hanno trascorso la prima metà di stagione dapprima a sorprendere, quindi a confermare l'indiscutibile competitività della quale godono.

Oggi appare leggermente favorito il team transalpino, in lieve ma significativo vantaggio (66 punti contro 58) rispetto alla Bar nella classifica costruttori. Un margine che in Renault hanno tutta l'intenzione di incrementare, come conferma un (non del tutto soddisfatto) Fernando Alonso: «Il bilancio a metà campionato - le parole dell'asturiano - è soddisfaciente, addirittura meglio di quanto mi aspettassi, ma questo vale per la posizione della nostra squadra. Non sono contento invece della mia classifica nel campionato piloti, sebbene abbia accusato tre ritiri ed in due occasioni sia partito in fondo allo schieramento. Mi aspetto di essere ben più efficace nella seconda parte di questo 2004». Oggi Alonso è quinto con 25 punti ed a bruciargli è soprattutto il confronto con il compagno Trulli, più avanti di 16 lunghezze e deciso a salire ancora in classifica (ora è quarto): «Il mio obiettivo personale - riferisce Jarno - è il terzo posto nella graduatoria piloti. Button mi precede di tre lunghezze, ma penso che sarà una battaglia serrata per tutto il resto del mondiale. Questo vale anche per la classifica costruttori, è ovvio; contiamo su otto lunghezze di vantaggio, ma basta poco per cambiare le cose. Non dobbiamo dimenticare che le Bar vanno meglio di noi sotto diversi aspetti». Ed in effetti non è certo la fiducia a mancare nel team britannico: «Sono molto concentrato in vista del Gran premio di Francia - ammette Button -, ho fiducia nel rendimento delle Michelin. Complessivamente l'insieme della nostra vettura si mantiene stabilmente competitivo e anche ad Indianapolis la macchina andava davvero forte. Peccato mi sia dovuto ritirare; ora però dobbiamo piazzare entrambe le macchine a punti se vogliamo puntare al secondo posto fra i team». Appena sceso dal suo primo podio, Sato sembra pronto per salirci un'altra volta: «Dopo il terzo posto ad Indy - commenta il compagno di squadra di Button - guardo con fiducia alla Francia. Magny-Cours è un circuito unico, con un asfalto parti colarmente liscio e temperature che possono variare dal caldo al freddo in poco tempo. Abbiamo preparato questa gara girando a Barcellona la settimana scorsa».

FIA FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP

GRAN PREMIO DI FRANCIA Dopo otto vittorie in nove gare Michael Schumacher non si sente ancora sazio

«Un mondiale da sogno, ma non è finita»

Il pilota della Ferrari vuole stupire se stesso, magari realizzando un altro record

Un classico pit stop della Ferrari: tutti attorno alla macchina di re Micheal.

MAGNY-COURS Schumi stupisce se stesso «Finora un mondiale da sogno, ma non è finita». Nove gare, otto vittorie. Tra i suoi tanti record Michael Schumacher aggiorna quello di una metà stagione quasi perfetta, condotta ai limiti del punteggio pieno. E che se ripetuta nella seconda parte del campionato al via da Magny-Cours porterebbe il tedesco all'incredibile soglia dei 16 successi in una sola annata: roba da riscrivere la storia della F.1, aggiungendo un capitolo senza precedenti.

Ripetersi è sempre difficile ma allo Schumi di questi tempi nessun traguardo sembra precluso, nonostante si mettano in preventivo nel più immediato futuro una maggiore consistenza delle scuderie rivali e il doveroso spazio da concedere al fido Barrichello.

Proprio l'asso di Kerpen si dichiara stupito per il dominio assoluto della Ferrari: «Mai, neanche nei miei sogni, avrei pensato ad una stagione simile. Sinceramente alla presentazione della F2004 avrei cre- duto all'opposto, ossia che la lotta al titolo sarebbe stata molto combattuta. Ovviamente ci basavamo su dati tecnici e le impressioni dei test invernali e niente in quei giorni lasciava presagire che avremmo avuto una stagione simile. Il team - prosegue Schumi - lavora incessantemente è non si concede mai pause per i successi che ottiene. Ad una prima occhiata può sem- brare che tutto vada per il meglio ma in F.1 può accadere di tutto. Abbiamo ben nove corse davanti a noi e per questo niente è già deciso». L'avversario (teoricamente) più vicino resta il compagno di squadra Barrichello, sempre vicinissimo al proprio capofila, mai in grado di sconfiggerlo.

Michael Schumacher

Il brasiliano attribuisce i suoi miglioramenti nelle ultime due gare alle modifiche apportate al suo stile di guida. Come molti piloti che hanno iniziato la carriera in kart il ferrarista era solito frenare col piede sinistro ma poi era passato al destro, visto che le F.1 hanno anche il pedale della frizione. «E' stata una gara fantastica - commenta Barrichello riferendosi a Indy - la macchina si è comportata bene per tutto il weekend. In gara ho spinto molto e quando mi sono trovato con molto carburante sono stato in grado di eguagliare i tempi di Michael prima della sosta. Sapevo che avrei potuto agguantarlo ma ci sono stati troppi "se" e penso semplicemente che non sia stato destino».

Gian Paolo Grossi

Ma le Bridgestone sono a posto nei test

L'incognita delle gomme alle temperature torride Sperano i team Michelin

Un meccanico della Williams con le Michelin.

MAGNY-COURS A trarre deduzioni dal mondiale scorso si conclude che stia arrivando il periodo più impegnativo per la Ferrari. Nessuno a Maranello ha dimenticato la disfatta datata estate 2003. Un tracollo dovuto alla poca consistenza delle Bridgestone con l'alta temperatura (per contro quelle condizioni esaltarono le Michelin), ma visto l'esito di questo 2004, che di storia ne sta raccontando una ben diversa, accennare al caldo come alla variabile capace di rimescolare i valori rappresenta un argomento poco credibile, per quanto d'attualità.

Oggi le gomme giapponesi supportano adeguatamente le grandi prestazione della F2004. Lo hanno già dimostrato nelle condizioni più diverse, così l'imminente «prova del fuoco», giudicata un'inco- gnita fino all'epoca dei test invernali, ora viene attesa con fiducia. D'altra parte dopo metà campionato condotto a ritmo vertiginoso le paure sono in gran parte svanite e il grande impegno profuso dalla Bridgestone ha colmato il gap; ma le Michelin restano altamente competitive e vengono ancora considerate l'arma in più per affrontare le gare torride. Questo, almeno, a sentire i portavoce di Renault e Bar, che puntano proprio sui gran premi estivi per avvi- cinare la Ferrari.

Non a caso la squadra cam- pione del mondo ha dedicato proprio alla scelta dei pneumatici gran parte del lavoro più recente nei test a Barcellona. Da martedì a venerdì Schumi ed il collaudatore Badoer hanno «consumato» il tracciato catalano (nell'arco dei quattro giorni il tester ha completato ben 350 giri, Michael invece ha provato da giovedì), puntando sull'individuazione delle migliori mescole da presentare nell'imminente fine settimana. Le linee guida sono state le caratteristiche di Magny-Cours, tracciato famoso soprattutto per avere l'asfalto più liscio del mondiale.

Marco M. Nagliati

Novità aerodinamiche per la casa inglese ma anche qualche «cavallo» in più

La Williams ora si rifà il trucco

Gli accorgimenti per rendere competitivo il motore Bmw

MAGNY-COURS La Williams si rifà il trucco. Novità aerodinamiche ma pure qualche cavallo in più. Sono attese importanti novità sulle Williams a partire proprio da Magny-Cours. Per cercare di ridurre il gap di prestazioni nei confronti della Ferrari è annunciato il debutto sulle vetture biancoblù di un nuovo pacchetto aerodinamico, lo sviluppo del sistema di controllo della trazione, oltre all'iniezione di qualche cavallo in più per riconsegnare l'antico splendore al motore Bmw.

Il tutto - dicono i tecnici di Grove - dovrebbe rappresentare un importante step di avanzamento della monoposto anglo-tedesca, rispetto a inizio stagione. Non è il varo di una nuova macchina ma ce n'è abbastanza per distinguerla da quella che non ha mai consentito nel 2004 al duo Montoya-Schumacher jr. Di battersi concretamente per la vittoria in un Gran pre- mio. Senza per questo oltrepassare i limiti e i regolamenti tecnici, come attestato dalla doppia squalifica nel Gp del Canada, bissata a Indy da Montoya per un cavillo nella procedura di partenza. Solo un anno fa, nell'estate scorsa, la Williams sembrava in grado di raccogliere dalla Ferrari il testimone di scuderia designata al successo finale.

Poi, complice un Michael Schumacher immune da errori nei frangenti topici del campionato, il sogno di Montoya svanì. Ripresentatasi al via della nuova stagione come la probabile favorita per il titolo (status che storicamente le porta male) la Williams ha invece incontrato impreviste difficoltà nello sviluppo della rivoluzionaria Fw26, subendo il prepotente ritorno in sella della Bridgestone nella guerra dei gommisti. Mediamente il vantaggio delle Rosse sulla Williams è stato stimato in quattro decimi al giro in gara, in questa prima parte della stagione; in tali condizioni il massimo che può fare una scuderia è gettarsi a testa bassa nel lavoro, creando i pre- supposti per un pronto ritorno ai vertici. Esattamente ciò che ha fatto la Williams, scartata ben presto l'ipotesi di accantonare la Fw26 per far spazio ad una nuova vettura.

Gian Paolo Grossi

L'albo d'oro

Anno	Vincitore
2003	R.Schumacher (Williams)
2002	M. Schumacher (Ferrari)
2001	M. Schumacher (Ferrari)
2000	D. Coulthard (McLaren)
1999	H-H. Frentzen (Jordan)
1998	M. Schumacher (Ferrari)
1997	M. Schumacher (Ferrari)
1996	D. Hill (Williams)
1995	M. Schumacher (Benetton)
1994	M. Schumacher (Benetton)
1993	A. Prost (Williams)
1992	N. Mansell (Williams)
1991	N. Mansell (Williams)
1990	A. Prost (Ferrari)
1989	A. Prost (McLaren)
1988	A. Prost (McLaren)

ANSA-CENTIMETRI